

Μια συνοπτική αξιολόγηση των Δημόσιων Έργων της περιόδου 1997-2004 με... μέσους όρους

του Βασίλη Μακρουωνίτη

Η συνήθης προσέγγιση του θέματος από πολιτικούς και δημοσιογράφους εξαντλείται στην παράθεση έντονα θετικών ή αρνητικών εξελίξεων σε συγκεκριμένα έργα. Η επιχειρούμενη στη συνέχεια γενίκευση αδικεί την πραγματικότητα.

50.000 έργα, προϋπολογισμού 45 δις. Ευρώ (15 τρις δρχ.) προφανώς δεν αξιολογούνται συλλήβδην σαν «κακότεχνα, υπερτιμολογημένα, κλπ» ή σαν «κοσμήματα», έστω κι αν γίνεται επίκληση 5,10 ή και 100 παραδειγμάτων. Το σύστημα παραγωγής Δημ. Έργων δεν «περιγράφεται» βάσει της αστοχίας του ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ή της επιτυχημένης εξέλιξης της ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.

Επιχειρώ μια εξαιρετικά συνοπτική (εκ των πραγμάτων) αξιολόγηση με μέσους όρους (δείκτες) που είναι πάντα πιο κοντά στην πραγματική οικονομία (ροή κοινοτικών πόρων, ανταγωνιστικότητα κλάδου, ιδιωτικές επενδύσεις, απασχόληση) αλλά και στην ουσιαστική βελτίωση της καθημερινότητας που εξασφαλίζουν οι μικρές και μεγάλες υποδομές σ' όλη τη χώρα.

Μια τέτοια προσέγγιση παραπέμπει αυτονόητα σε συγκρίσεις με την περίοδο πριν το 1997. Η κατάσταση στο χώρο των Δημ. Έργων το 1996 δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική κατά γενική ομολογία.

Η πρώτη συστηματική καταγραφή έργων και προβλημάτων το 1997 κατέδειξε σημαντικές αστοχίες που είχαν ήδη προκαλέσει σημαντικές και επώδυνες τριβές με τις κοινοτικές υπηρεσίες.

Ακολουθούν σχετικά αριθμητικά στοιχεία/δείκτες καθώς και η εξέλιξή τους μέχρι τα τέλη του 2003.

- ❖ Η μέση οικονομική υπέρβαση από 49,6% περιορίστηκε σταδιακά στο 17,3%.
- ❖ Ο μέσος χρόνος ωρίμανσης (που ευθύνεται για το 70% των συνολικών καθυστερήσεων των έργων) από 62 μήνες περιορίστηκε στους 34.
- ❖ Η μέση έκπτωση από 46% (που μάλιστα το 1995 άγγιξε το 55%) τελικά περιορίστηκε στο 22,1%.
- ❖ Οι δείκτες ποιότητας των έργων παρουσιάστηκαν:
 - Αύξηση -από 43% σε 90,6%- των έργων χωρίς προβλήματα,
 - Μείωση –από 53% σε 9,12%- των έργων με μικρά, ανατάξιμα προβλήματα
 - Μείωση –από 4% σε 0,28%- των έργων με σοβαρά προβλήματα.

Η συνεχής –χωρίς μάλιστα διακυμάνσεις- βελτίωση των δεικτών, προσέδωσε χαρακτηριστικά μονιμότητας στις θετικές εξελίξεις.

Την ίδια περίοδο –για να έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης- οι υπερβάσεις των μεγάλων έργων στην Ευρώπη και σ' όλο τον κόσμο παρουσίασαν την εξής εικόνα:

Κατηγορία Έργων	Μέση οικονομική υπέρβαση	
	Στην Ευρώπη	Σ' όλο τον Κόσμο
Σιδηροδρομικά	34,2%	44,7%
Γέφυρες-Σήραγγες	43,4%	33,8%
Οδικά Έργα	22,4%	20,4%

Πηγή: Μελέτη δημοσιευμένη στο «American Planning Association»

Την ίδια επίσης περίοδο τα μέσα ευρωπαϊκά κόστη των μεγάλων έργων καταγράφονται από 5% έως 30% υψηλότερα των αντίστοιχων ελληνικών, για παρομοίων προδιαγραφών και μεγεθών (με ακραίες διαφορές μέχρι 100%, διπλάσιο δηλ. κόστος, σε περιπτώσεις σιδηροδρομικών σηράγγων). Ας συγκρατήσουμε αυτά τα, φαινομενικά άχρωμα, συγκριτικά στοιχεία.

Η Κοινή Γνώμη, όταν «πυροβολείται» από παρόμοια στατιστικά στοιχεία, ρωτά: «Οι αριθμοί ευημερούν, ποια όμως είναι τα πρακτικά αποτελέσματα (;)».

Ας δούμε λοιπόν μερικά απτά αποτελέσματα.

Μαζί με πολλούς συμπατριώτες μου δεν απέδωσα σε «θαύμα» την έγκαιρη περάτωση της συντριπτικής πλειοψηφίας των ολυμπιακών έργων, παρά τις δυσοίωνες προβλέψεις που στηρίζονταν σε εμπειρίες προηγούμενων περιόδων. Προτιμώ την «πεζή» ερμηνεία που στηρίζεται στη σκληρή και συνεχή προσπάθεια για μείωση των χρόνων ωρίμανσης και κατασκευής των έργων. Που δεν εξηγεί μόνο το πώς σε 30 μήνες ωρίμασε και σε άλλους 28 χτίστηκε ένα νέο προάστιο της Αθήνας (Ολυμπιακό Χωριό του ΟΕΚ) αλλά και πως 50.000 μικρά και μεγάλα έργα χρειάστηκαν μόνον 8 χρόνια, στη διάρκεια των οποίων βελτιώθηκαν θεαματικά οι ποιοτικοί δείκτες και έγινε η αντίστοιχη απορρόφηση πολύτιμων κοινοτικών πόρων.

Αναρωτηθήκαμε γιατί άραγε η επαπειλούμενη εισβολή των ευρωπαϊκών κατασκευαστικών κολοσσών(φόβοι που εκδηλώθηκαν μετά την ανάληψη του ΜΕΤΡΟ και του Αεροδρομίου των ΣΠΑΤΩΝ από αλλοδαπές εταιρείες δεν πραγματοποιήθηκε (;)

Όσοι ασχολούνται με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας γνωρίζουν πολύ καλά τη σημασία αυτών των πολύτιμων ποσοστιαίων μονάδων (5% έως 30%) που χωρίζουν τα κόστη των ελληνικών υποδομών από τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά.

Η υπεροχή αυτή έχει σημειωθεί και στο παρελθόν. Συνοδευόταν όμως από εκτεταμένες ποιοτικές αστοχίες. Οι κοινοτικές υπηρεσίες – και όχι μόνον αυτές- συνήθιζαν να σχολιάζουν χαιρέκακα τα ελληνικά έργα σαν « φτηνά μεν αλλά...φτηνιάρικα».

Με δεδομένη τη βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των έργων, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού κατασκευαστικού δυναμικού αποκτά κεφαλαιώδη σημασία για την οικονομία της χώρας και την απασχόληση.

Η προσωρινή-ελπίζω- «καθίζηση» του Γ' Κ.Π.Σ. θα καταδείξει σύντομα το μέγεθος της συμβολής του κατασκευαστικού τομέα στην οικονομία μας. Και - μην ξεχνάμε- ακολουθεί το Δ' Κ.Π.Σ.

Κατά τη διάρκεια λοιπόν της περιόδου 1997-2004 η μέση οικονομική υπέρβαση μειώθηκε κατά 32 % ενώ η μέση έκπτωση κατά 24 %. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι πόροι ύψους 4,5 τρισεκατομμυρίων δρχ. (σε σύνολο 15 τρις) δαπανήθηκαν για την κατασκευή των έργων με τη μέγιστη (κατά τεκμήριο) διαφάνεια και όχι σαν συμπλήρωμα ανεπαρκών προϋπολογισμών (υπέρβαση).

Ακριβώς εδώ, στην πρόσθετη δηλαδή χρηματοδότηση « για να τελειώσει το έργο» εμφιλοχωρούν συνήθως οι γνωστές αδιαφανείς διαδικασίες και η «εργοταξιακή» όπως αποκαλείται διαφθορά.

Με όλα τα παραπάνω στοιχεία στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων η Ελλάδα πέτυχε να πείσει τον τότε επίτροπο της Ε.Ε. να βελτιώσει την κακή εικόνα της χώρας και να επιτύχει μεταξύ άλλων την επαναχρηματοδότηση των σιδηροδρομικών έργων, που- παρά τα αντιθέτως διαδιδόμενα- πέτυχαν περιστολή της υπέρβασης κάτω από 3% για τα έργα που ξεκίνησαν μετά το 1998.

Τι έγινε λοιπόν ;

Καταργήθηκαν η υπέρβαση και η διαφθορά ;

Κατηγορηματικά όχι !

Υπάρχει όπως είδαμε ένας σημαντικός αριθμός έργων που εξακολουθούν να παρουσιάζουν σημαντικές υπερβάσεις. Οι αστοχίες αυτές βρίσκονται πίσω από τις επιβληθείσες περικοπές κοινοτικών πόρων και την αρνητική δημοσιότητα που συνοδεύει αρκετά έργα.

Ούτε βέβαια καταργήθηκε η διαφθορά επειδή περιορίστηκε σημαντικά η εργοταξιακή της συνιστώσα.

Υπάρχουν μάλιστα ενδείξεις ότι διογκώθηκε στην προ της δημοπράτησης φάση της εξέλιξης των έργων (π.χ. πολυτελής υπερσχεδιασμός)

Τα στοιχεία όμως που παρατέθηκαν σε καμιά περίπτωση δεν δικαιολογούν την ευρύτατη επικοινωνιακή επίθεση που δέχτηκε το σύστημα παραγωγής έργων της χώρας μας την τελευταία περίοδο. Πιστοποιούν αντιθέτως θεαματικές βελτιώσεις.

Όσο πιο σύντομα κατανοήσουμε τι συνέβη στον τομέα των υποδομών, ποιες ήταν οι θετικές και οι αρνητικές εξελίξεις, τόσο πιο σύντομα θα απαλλαγούμε από καταστροφικούς μύθους, αγκυλώσεις και λανθασμένες παρεμβάσεις.